

TYGODNIK TERMINUSA

PRAWO, PODATKI, CŁO, INFORMACJE, CIEKAWOSTKI

14.03.2019 #15

W tym wydaniu następujące tematy:

#1 Nowe – stare przejście graniczne z Białorusią w Województwie Podlaskim

#2 Import towarów markowych

#3 Jak oszukiwała mafia paliwowa i co spowodował tzw. „pakiet paliwowy”.

#1 Nowe – stare przejście graniczne z Białorusią w Województwie Podlaskim

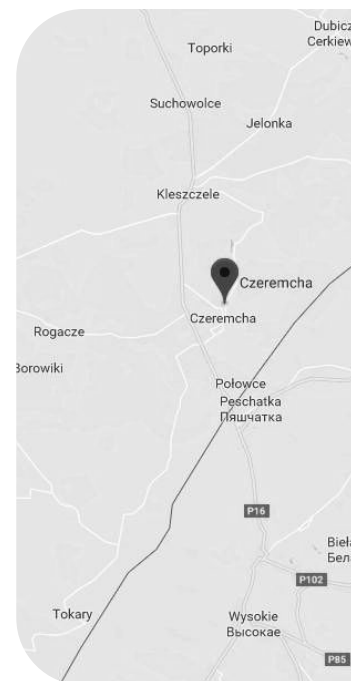
Coraz bardziej realnego kształtu nabierają zapowiedzi wznowienia ruchu towarowego na kolejowym przejściu granicznym Czeremcha – Wysokie Litewskie. Przejście zostało zamknięte 11/12/2011 roku, ale w związku ze wzrostem zainteresowania transportem multimodalnym i kolejowym w ubiegłym roku powstał plan jego reaktywacji.

W związku z tym po stronie polskiej wyznaczono już nieruchomości, które mają być zaadoptowane dla służb celnych i granicznych a w porozumieniu ze stroną białoruską, rozpoczęto remont trakcji oraz montaż urządzeń potrzebnych do odpraw pociągów. W przyszłości powstaną tu jeszcze porty przeładunkowe.

Dzięki uruchomieniu przejścia granicznego Czeremcha – Wysokie Litewskie odciążone zostanie przejście Terespol – Brześć, które stanowi najważniejszy punkt graniczny na szlaku łączącym Chiny z Europą. Wznowienie ruchu towarowego to według nas początek zmian, w dalszej perspektywie można myśleć, chociażby o wznowieniu ruchu pasażerskiego.

Ze swojej strony bacznie przyglądamy się postępowi prac z nadzieją, że może to być kolejny po Warszawie punkt na mapie naszej agencji celnej.

Cel to w końcu nic innego jak zadanie wyznaczone naszym marzeniem.



#2 Import towarów markowych

Elementarną informacją dotyczącą importu towarów markowych jest to, iż w myśl obowiązujących przepisów należy bezwzględnie posiadać dowód na to (licencja, kontrakt itd.), że importer jest uprawniony przez właściciela znaku firmowego do jego używania. Jest to związane z pojęciem ochrony znaku towarowego.

Jej podstawą jest ustawa Prawo własności przemysłowej – [tekst jednolity](#)

Nieautoryzowane użycie znaku towarowego

Znak towarowy jest zabezpieczony i jego właściciel ma prawo powstrzymać konkurencję przed nieautoryzowanym użyciem tego znaku w sytuacji, kiedy firma używa danego znaku handlowego, nie mając do tego odpowiednich uprawnień lub kiedy używa znaku niezmiernie podobnego z zamiarem całkowitego upodobnienia się do rozpoznawalnej i cenionej na rynku marki.

Taka sytuacja decyzją Urzędu Celnego może zakończyć się zniszczeniem towaru lub wszczęciem postępowania karnego, co skutkuje również wysokimi karami finansowymi.

Jeśli przywożony z kraju trzeciego towar wzbudza podejrzenia, służby celne mają prawo go zatrzymać w celu weryfikacji. Czasem zdarza się, iż jest to proces długotrwały – towar musi zostać wysłany do firmy będącej właścicielem znaku towarowego, gdzie sprawdzana jest jego autentyczność.

Może warto przy tej okazji przypomnieć, że w myśl art. 32 Wspólnotowego Kodeksu Celnego wartością celną (czyli tą, od której nalicza się wysokość należności celnych i podatku) jest wartość transakcyjna towarów, czyli całkowita kwota zapłacona eksporterowi za dany produkt z uwzględnieniem wszystkich jej elementów, czyli np. kosztów pakowania, pośrednictwa, **opłat licencyjnych** oraz kosztów transportu i ubezpieczenia towaru.



#3 Jak oszukiwała mafia paliwowa i co spowodował tzw. „pakiet paliwowy”.

Jeśli ktoś się kiedyś zastanawiał jak można „kreatywnie” wykorzystać przepisy celne i podatkowe do osiągnięcia nielegalnego zysku to z pewnością od razu pomyślał o tzw. „mafii paliwowej”, która jeszcze do niedawna prosperowała w najlepsze obok uczciwie działających firm.

Cysterny z olejem napędowym do naszego kraju wbrew pozorom nie wjeżdżały od strony rosyjskiej. Był to głównie transport z Niemiec i Litwy a cały „biznes” rzeczywiście przypominał struktury przestępczości zorganizowanej. Działalność wymagała bowiem sprzętu, sporych środków finansowych oraz odpowiednich spółek z koncesjami.

Sposoby były dwa. Po pierwsze tworzone były tak zwaną karuzele podatkowe wyłudzające zwrot podatku VAT. Do takiego przestępstwa potrzebny był łańcuszek kilku firm z co najmniej dwóch państw Unii Europejskiej. Najpierw jedna z firm dokonywała opodatkowanego zerową stawką podatku VAT wewnątrzspółnotowego nabycia towarów, w tym wypadku oleju napędowego, następnie – zgodnie z obowiązującym prawem, przy sprzedaży naliczała 23% podatku ale go nie odprowadzała. I w tym momencie dochodziło do oszustwa, gdyż firma korzystała z możliwości odliczenia naliczonego VAT – dokładnie tego, którego nie zapłaciła. Następnie dość szybko towar był sprzedawany a firma zniknęła. I tak cała operacja była powtarzana kilkakrotnie.

Do kogo to trafiało?

Kiedy firma nie płaci VAT ani akcyzy od paliwa, może oferować go kontrahentom po zdecydowanie niższych cenach i to właśnie było drugie źródło dochodów. Do kogo trafiał taki olej? Nie dało się tego paliwa sprzedawać bezpośrednio, więc najczęściej ostatecznie trafiał do podmiotów zajmujących się legalnie sprzedażą paliw. W rezultacie olej napędowy, który nielegalnie trafił do Polski i tak lądował w baku kierowców. Czasami tankując w potrzebie na małej stacji kierowcy nie mieli żadnej pewności, czy to paliwo nie pochodzi z szarej strefy a paliwa z nielegalnego obrotu w zasadzie nie można było rozpoznać po jakości.

99 procent takiego oleju napędowego trafiało do Polski z rynku niemieckiego i litewskiego, rynek litewski zasilany był z Białorusi i Rosji, niemiecki zaś z rafinerii niemieckich.

1 sierpnia 2016 roku w życie wszedł restrykcyjny pakiet paliwowy, czyli szereg zmian w ustawie o VAT, cła i prawie energetycznym. W wyniku zmian koncesję uzyskiwały jedynie firmy zarejestrowane w Polsce a przedsiębiorstwa, których zarządzający mieli już na koncie przestępstwa podatkowe, nie mogli liczyć na uzyskanie zezwolenia. Doszedł do tego tzw. „przyśpieszony VAT” a zasady nabycia paliwa na rzecz innych podmiotów przez zarejestrowanych odbiorców i składy podatkowe został ściśle uregulowany. Z perspektywy dwóch i pół roku można powiedzieć, że „pakiet paliwowy” zdemolował szarą strefę a „biznesmeni” z Litwy czy Łotwy w obrzydliwie drogich samochodach przestali proponować współpracę polskim agencjom celnym i spedytorom.

